

Christophorus

Porsche Magazin | 5/93

Großer Sonderteil:
Der neue 911 Carrera

Historischer Rennsport:
Mit Röhl bei der Mille Miglia

Tip für Kenner:
Die Insel Rügen



Nr. 244, September 1993, DM 12,-

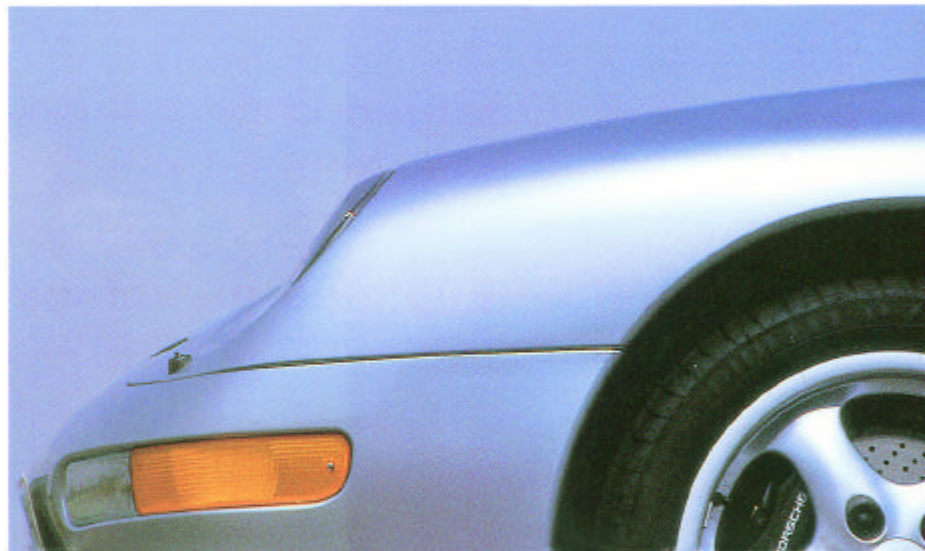
Charakter-Auto

Es gibt Hersteller, die nehmen jedes Jahr ein Face-Lift an ihren Fahrzeugen vor und präsentieren das Ergebnis der Öffentlichkeit vollmundig als „neues Auto“.

Wenn Porsche am 911 Hand anlegt, dann ist das weit mehr: der elektrisierendste und begehrteste Sportwagen der Welt ist nicht nur Mythos, sondern soll und muß die prägenden Besonderheiten wie Fahrzeugcharakter, Agilität und Fahrspaß bewahren und: der 911 muß auf dem höchstmöglichen Stand der Technik gehalten werden. Das war die klare Vorgabe für den neuen 911 Carrera. Das verlangte viel Feingefühl, denn schließlich haben diese Tugenden den 911 zu dem gemacht, was er heute ist – ein unvergleichliches Charakter-Auto, das in den vergangenen drei Jahrzehnten immer jünger geworden ist.

Trotz aller Neuerungen in den vergangenen 30 Jahren, so tiefgreifend wie zum Modelljahr 1994 waren die Veränderungen und inneren Wandlungen noch nie. Man muß lange nach der berühmten Schraube suchen, die noch geblieben ist. Der Neue wirkt jünger als alle Elfer vor ihm. Der Fortschritt im Design blieb respektvoll. Damit ist der Neue auf Anhieb als hochmoderner, echter und unverwechselbarer 911 zu identifizieren. Das ist ein Verdienst des Porsche-Style-Studios, dessen Mitarbeiter behutsam aber perfekt gearbeitet haben und dem 911 das schönste Aussehen mit auf den Weg gaben, das je ein 911 hatte, so das übereinstimmende Urteil aller Experten.

Welch faszinierende Dinge mit der 911-Technik möglich sind, wenn die besten Ingenieure der Welt hart daran arbeiten, zum Beispiel hervorragende Umweltverträglichkeit, überlegene Fahreigenschaften, exzellente Fahrleistungen bei weiter verringertem Verbrauch und vorbildlicher Sicherheit sowie einem verbesserten Preis/Leistungs-Verhältnis – das illustriert dieser Sonderteil, der zur Präsentation des neuen 911 Carrera erarbeitet worden ist. *Jürgen Pippig*



In bester Form

Es war das Ziel, den perfektsten und schönsten Porsche 911 zu bauen

Im souveränen Umgang mit dem Alter ist der Elfer unvergleichlich. Geboren 1963 ist er heute, drei Jahrzehnte später, um 30 Jahre jünger und nicht älter.

Dieses Geheimnis einer scheinbar ewigen Jugend entschlüsselt einer, der mit seinem Elfer jung geblieben ist, ganz einfach aus der klaren Perspektive eines Ingenieurs. Horst Marchart, seit 1960 bei Porsche und seit 1991 als ranghöchster Techniker im Vorstand: „Der Porsche 911 muß – wie alle unsere Modelle – auf dem höchstmöglichen Stand der Technik gehalten werden.“

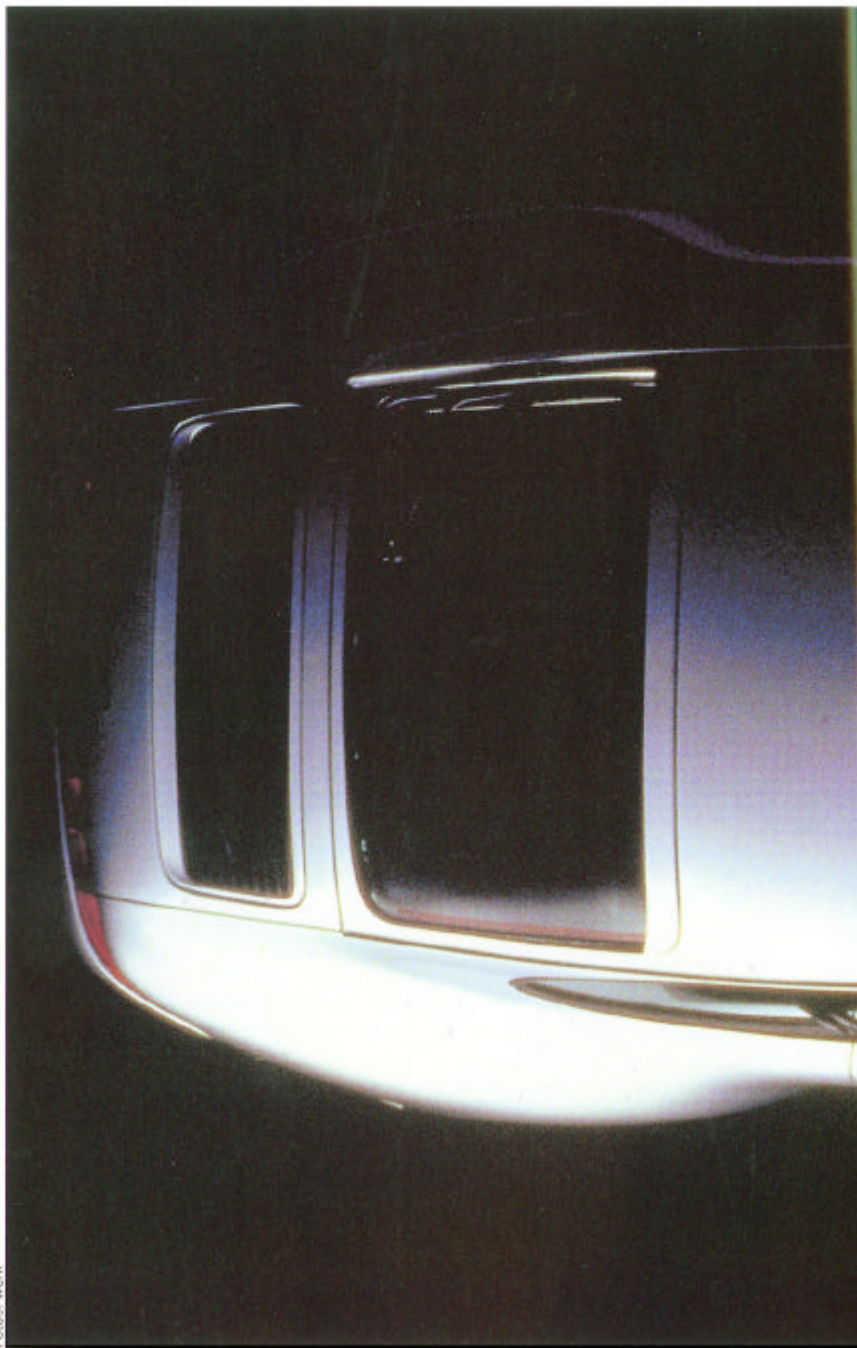
Diese konsequente Modellpflege immer zur rechten Zeit hat den 911 über die drei Jahrzehnte jünger werden lassen. Das war ein langer Weg mit vielen kleinen Schritten, was sich in einem steilen Anstieg in den Entwicklungsnummern ausdrückt.

Der allererste jener neuen Art von Porsche mit sechs Zylindern eröffnete 1963 unter der Nummer 901 eine weitere Hundertschaft in Porsches langem Entwicklungsregister. Die Neun voran, die heute als das Brandzeichen aller Porsche gilt, war in den frühen sechziger Jahren ein Stückchen industrieller Bürokratie. Der Plan, die Service-Organisationen von Volkswagen und Porsche zu verknüpfen, hatte zu der Entscheidung geführt, alle Porsche-Autos und alle Porsche-Teile mit einer Neun zu kennzeichnen.

Das Spiel mit der Nummer neun war anfangs wenig glücklich, denn Anwälte reklamierten vor Gericht, alle dreistelligen Zahlenfolgen mit einer Null in der Mitte seien als Markenzeichen für die Automobile von Peugeot geschützt.

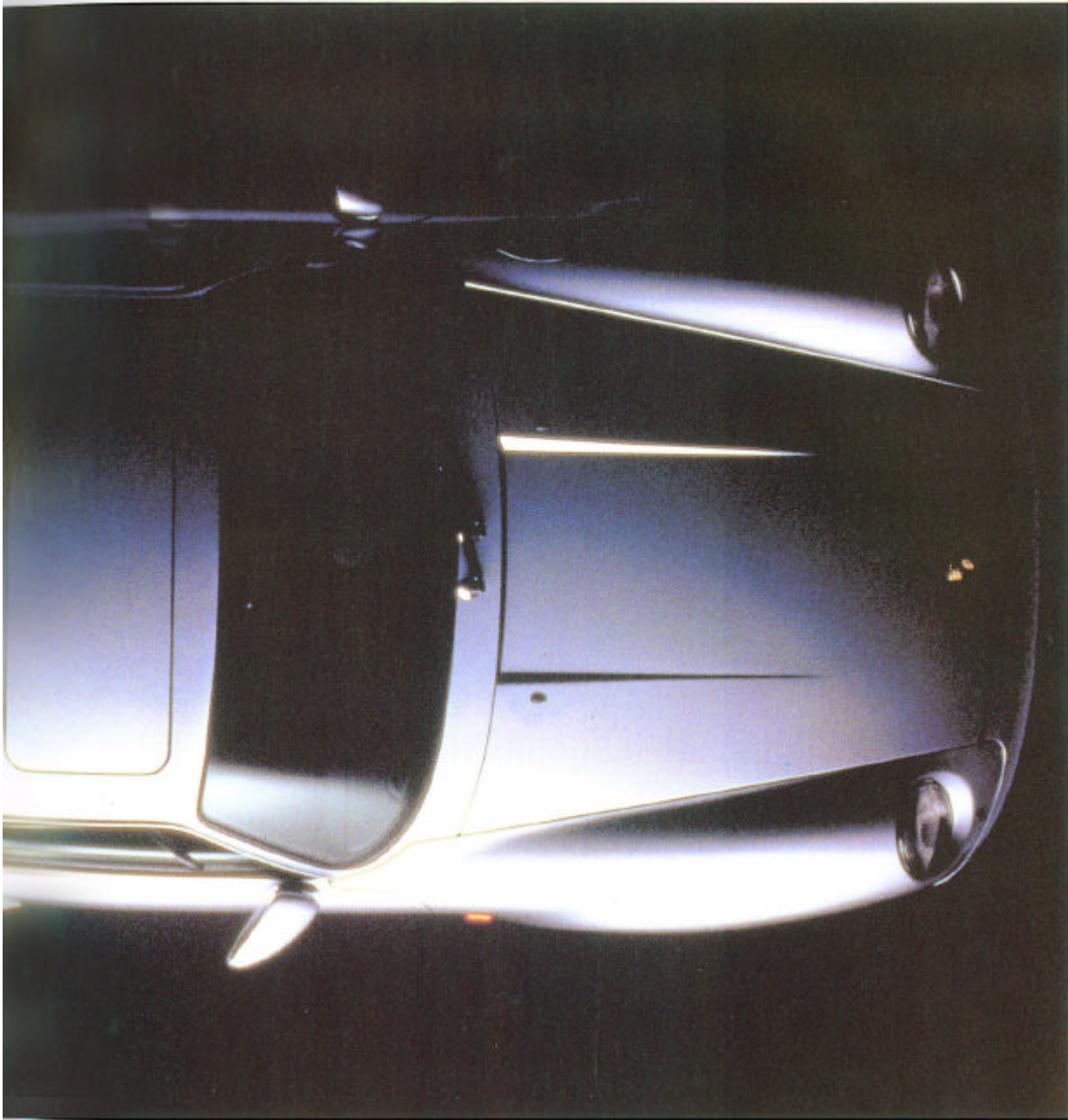
So beginnt denn die unendliche Geschichte des Elfers mit einem Gerichtsbeschluß. Weil der die 901 nicht führen darf, wird er 911 getauft, was sich den Amerikanern ganz besonders einprägt, denn: 911, das ist die Notrufnummer der Polizei in den USA und Kanada.

911 läuft als volkstümliche Bezeichnung durch 30 Jahre Modellgeschichte. Werksintern bekommt jede neue Generation des Elfers eine neue Entwicklungsnummer. Der



Fotos: Werk

Horst Marchart:
„Der Porsche 911 muß auf
dem höchstmöglichen Stand der
Technik gehalten werden.“



Der neue 911 Carrera

jüngste Wechsel vollzog sich soeben zwischen der Nummer 964 des Carrera 2/4 und der Zahlenfolge 993, in der das Geburtsjahr dieses neuen 911 Carrera beinahe komplett zum Ausdruck kommt.

Aber die Wiedergeburt und die Verjüngung zur rechten Zeit waren diesmal, fünf Jahre nach dem letzten Fortschrittsschub, durch Carrera 2 und 4 ein umfangreiches Werk mit einem gut bestückten Lastenheft, das unter anderem folgendes forderte: Evolution eines Klassikers unter Bewahrung der 911-Besonderheiten „Fahrzeugcharakter, Agilität und Fahrspaß“.

- Hervorragende Handlichkeit und beste Langstreckenqualität
- Exzellente Fahrleistungen
- Überlegene Fahreigenschaften
- Weiter verringerter Kraftstoffverbrauch

Eine Frontpartie nach 959-Vorbild. Der bündig versenkbare Heckflügel und glatte Formen kennzeichnen den neuen Carrera.

und möglichst geringes Mehrgewicht

- Porsche-Sound trotz Geräuschabsenkung
- Vorbildliche aktive und passive Sicherheit
- Verbesserung des Preis/Leistungs-Verhältnisses

- Hervorragende Umweltverträglichkeit

Die anspruchsvollen Forderungen führten zu der gründlichsten Überarbeitung, die der Porsche 911 in seinen 30 Jahren je erfahren hat:

- Die Karosserie wurde unter Beibehaltung ihrer stilistischen Merkmale mit großem Feingefühl überarbeitet und geglättet.
- Die Aerodynamik konnte zugunsten eines geringeren Auftriebs weiter verfeinert werden.
- Das Fahrwerk erhielt eine gründlich überarbeitete Federbeinachse vorn und eine ganz neue Mehrlenkerachse in Leichtmetallbauweise hinten.
- Eine direkter ausgelegte Servolenkung und eine geänderte Achsgeometrie verbessern sowohl die Handlichkeit als auch die Richtungsstabilität.
- Der luftgekühlte Motor mit 3,6 Litern Hubraum wurde beibehalten. Die Leistung stieg auf 272 PS (200 kW), das Drehmoment auf 330 Newtonmeter.
- Eine weiter entwickelte Motronic für Zündung und Einspritzung erhöht den Wirkungsgrad des stärkeren Motors und senkt den Verbrauch.



- Eine neue zweiteilige Auspuffanlage in den breiteren hinteren Kotflügeln senkt den Geräuschpegel, aber erhält den typischen Porsche-Sound und reduziert durch großvolumige Metall-Katalysatoren die Schadstoffe im Abgas unter die weltweit geltenden Grenzwerte.

- Ein eng abgestuftes Sechsgang-Getriebe erlaubt es, die Leistung des Motors über den großen Geschwindigkeitsbereich stets optimal einzusetzen.

- Der Kofferraum konnte um 20 Prozent vergrößert werden.

- Der Preis blieb trotz aller Verbesserungen unverändert.

Doch über diesen grundsätzlichen Fortschritt hinaus gab es noch etwas sehr viel Wichtigeres zu erfüllen. Denn der Elfer, der über die vielen Jahre immer jünger und zu guter Letzt mehr als doppelt so stark wurde, muß seiner persönlichen Eigenart stets treu bleiben. Also fühlten sich die Stilisten und die Techniker in Weissach wie immer in den letzten 30 Jahren verpflichtet, die unverwechselbare Form und das charakteristische Konzept, auch in die Zukunft fortzuschreiben, um beides einer treuen Kundschaft zu erhalten.

Die neue Karosserie bringt solche Absicht mit großer Überzeugungskraft zum Ausdruck. Der neue 911 Carrera bewahrt nicht nur die klassischen Formen des Elfers, er bringt sie durch gestraffte Gestaltung

Zum ersten Mal seit 30 Jahren erhielten die vorderen Kotflügel ein neues Profil.

noch klarer und präziser zum Ausdruck. Unter der Leitung von Harm Lagaay verfolgten die Designer das bei Porsche schon traditionelle Ziel einer völlig integrierten Fahrzeugform.

Dieses Ideal eines Autos, das sich fugenlos aus einem Stück darstellt, wurde bereits lange vor allen Elfern im Porsche 356 angestrebt. Und drei Jahrzehnte Arbeit an der Karosserie des 911 folgten mit großer Konsequenz diesem Grundsatz. Denn über die vielen Jahre betrachtet, ist der Elfer letztlich immer glatter geworden, auch wenn er hier und da aus seiner schlichten Grundform mal herausgewachsen ist.

Der neue 911 Carrera ist ein überzeugendes Produkt solcher Arbeitsweise. Er verkörpert die klassische Grundform in außerordentlicher Klarheit, weil er in der Ausarbeitung seiner Details einen höheren Grad der formalen Integration fand, oder schlicht, indem er einfacher und besser wurde.

Die klassischen Linien des 911 haben sich im Verlauf des Daches, bei den Türen und in der Seitenscheiben-Charakteristik erhalten.

Die Fältchen und die Pölsterchen eines vorübergehenden Alters haben die Designer mit großer Formvollendung weggestrafft. Und folglich kehrt der jüngste Elfer an die Anfänge aller 911 zurück, die Radausschnitte von heute sind so schlicht und randlos wie vor 30 Jahren. Die nur ums Rad herausgezogenen Kotflügelverbreiterungen sind sanfter, in die Gesamtform einbezogenen Wölbungen gewichen.

Als ein weiterer Evolutionsschritt hin zur Ästhetik des Einfachen in einer völlig integrierten Fahrzeugform überzeugen auch die Stoßstangen. Ursprünglich noch als separate Teile ausgeführt, sind sie im Laufe aller Jahre immer mehr in die Form des Autos eingeschmolzen, um sich inzwischen nun fast Übergangslos einzupassen. Aber im harten Einsatz unachtsamer Rempelleien sind die eleganten Kunststoffteile dem alten Eisen früherer Modelle überlegen. Denn verstärkt durch Schienen und befestigt an Verformungselementen stecken die modernen Stoßstangen auch etwas kernigere Kontakte weg.

Vereinfachung, Glättung und Verschmelzung der Konturen gelang auch beim Profil der vorderen Kotflügel, die erstmals nach 30 Jahren eine neue Form erhielten.

Möglich wurde die sehr behutsame und elegante Absenkung à la Porsche 959 durch neue Scheinwerfereinsätze, die den Stil ihrer Vorläufer wahren, doch mit moderner Beleuchtungstechnik (Beschreibung siehe

